

# 令和5年度 第3回東広島市地域公共交通会議 議事録

## 1. 日時

令和5年10月3日（火）10：00～

## 2. 場所

東広島市役所 本館3階（303）

## 3. 出席者

塚井会長、井上副会長、見崎委員、渡瀬委員、山根委員、坪内委員、本藤委員、佐久間委員、片山委員、重見委員、河井委員（代理：森計画課長）、中井委員（代理：石井首席運輸企画専門官付）、南委員（代理：金森主任）、石川委員、阪垣委員、竹江委員、惣引委員

## 4. 議事次第

### 1 開会

### 2 審議事項

（1）東広島市都市交通マスタープランの改定状況について

### 3 報告事項

（1）東広島市自動運転・隊列走行BRT検討分科会の検討状況について

（2）小谷地域公共交通おまるめ山バスの運行開始について

審議事項（1）東広島市都市交通マスタープランの改定について

○事務局： <資料説明>

○塚井会長：「モビリティ・マネジメント」の定義について。22ページと23ページの単語定義の整合性。22ページ内ではある程度整合をされていて、23ページの上側のモビリティ・マネジメントはもっと広くモビリティ・マネジメントと言っているように感じる。本来、22ページに書いていただいているように、モビリティ・マネジメントとは、コミュニケーションを中心とした交通施策。コミュニケーションということは必ずしもハード整備とは繋がらないという解釈になって、そうすると、23ページのように全ての施策、情報を使うものも、施設を整備するものも、皆さんの行動の変容を促すものも、全てモビリティ・マネジメントという風に書いてしまうと、22ページに書いた定義と、それからその全体を包み込むような形になってしまうと思う。少し整理をされてもよいかもしれない。

公共交通の利用促進条例について。利用しないと罰を与えるとか自動車を利用する人に不利益を与えるというような政策が可能ならば強制力があるが、それはおよそ考えられない政策であり社会的には無理だと思う。そうすると、強いてできるのは、利用を促進した方にとって何かしら良いことがあると。その文脈で、利用促進条例で、できるだけやっってくださいね、頑張ってくださいという書き方をすると、ほぼほぼ形骸化しているというか、すでに社会的に利用した方がいいですねというところは合意が取れているが、そうは言いながらなかなか利用されないというところで、どういう風に施策化するかということで皆さん困っているはずなので、ここを空文にするのか、いくつかイメージされている施策があるのか。この辺りを伺いたい。

データ連携の具体について。26 ページにデータ連携という風を書いてあるが、共創という言葉、協力して何かを作り上げるという風に理解すれば、ここに書いてあることは、共創そのもの。データを連携するということに対応する中身は特に書いてないと思う。データ連携のところに対応する中身がないので、これもちょっと理解が難しいという風に思った。

○事務局： まず1点目の、公共交通の利用促進条例の制定の取り組みについて、理念というところを掲げつつも、実際の取り組みに繋がっていくような、そういう条例にしていかなくてはならないという課題意識を持っている。この辺りは今後もっと研究を進めて、条例を定めたことによって、自治体等でどういった取り組みの展開に繋がっていったのかについて先進地の事例等もお聞きしながら、条例の内容について研究をしていきたいと考えている。

次に、データ連携というところで、確かに様々な連携があろうかと思う。交通データだけではなくて、人々の生活行動のデータなども連携をしていくことが今後必要なかということで、記載している。交通政策としては保有しているデータをもって、どのように社会に貢献していくようなことができるのかというようにところをもう少し具体例をしっかりと研究していく必要があると考えている。

○阪垣委員： 「道路交通ネットワークの強化」のなかの「渋滞解消に向けた施策の展開」、「徒歩、自転車ネットワークの強化」、道路所管部局としても課題と思っている。「公共交通ネットワークの強化」で、先月、土木学会の全国大会を広島大学で行ったときに西条駅から大学へのアクセスがパンクした。道路行政としてもイベント時の移動の確保というのは新しい視点として取り組まないといけないと思っている。

○事務局： 我々は総合交通対策室として今職務の方に取り組んでいるところではあるが、従来から言われているように、やはり道路や都市としっかりと協調して取り組んでいく必要があると捉えている。引き続き、関係機関と色々と連携をさせてい

ただきながら、進めていきたいと思っている。

○塚井会長：今言及いただいたので、先日の土木学会の参加者は例年の3割増であり、想定よりもはるかに多くの方が押し寄せられたので、バスもタクシーも、パンク状態になったということだった。市内に來訪される方が非常に多くおられたので、そこは喜ばしいという評価もできるが、今年は酒祭りもある。イベントの集客力は激甚化しており、あつという間にインターネットで情報が流れるので、今まで來られなかったような層の方が、ちょっと行ってみようかということになると、ものすごく需要が集中するということが起こる。交通関係の方にご留意いただきたいのは、平常に比べて3割増というのは、交通システムからするとほとんど破綻状態に近い状況。これは対処を考えておくべきことの1つで、対応するという考え方と、あとは予約や流入制限により絞らざるを得ないというような方向性も考えないと、全体としてサービスが低下する。例えば、せっかく酒まつりにいらっしゃったが、お酒を飲んだじゃなくて、人だけ見に來たような状況になり、せっかく楽しみにいらっしゃったのが本末転倒。この辺りは施策の方向性として、ではその流入の実態がどうなっているのかをどうやってデータ化するのか、データそのものをどう作りにいくか、あるいは駅の方でどうやって観測するか、JRのお持ちのデータが何ならば公開できるのか、バスのデータとどうやって連携するのか、実は、地道な話がたくさんある。特にイベントに関しては、せっかく來ていただける機会でもあるので、市としても、財産の1つかと思う。そういう意味で、この辺りを意識して施策化していくように考えると、長期的なことに繋がるように思う。交通システムの容量に対して密がきついとシステムに負荷がかかるので、それをどうコントロールするのか、流入制限をやるには、よほどの根拠がないとできないので、それをかけるほどのデータの裏付けが取れるかどうか、そういうところの研究とか、細かく流れを整理すれば、実は結構、容量が上がるとか色々な考え方がある。道路と交差点とか、交通で言えば、結節点とか、行列の捌き方とか、DXでカード等で処理すれば、スムーズに流れるとか。色々な考え方があり、特殊なものではなく皆さんが目に見えるもの。それが正しく政策に結びついていくように、せっかく条例を作るのであれば、足元から政策を立てるようなことを考えるのがよいと思った。

○重見委員：電動キックボードについて。16歳以上の子が道路に出てくることが増えてくると考えられる。安全性や駐輪場などどこで停めるのかということ、このようにことに対応できるような視点が必要かと思う。  
通学時間帯の周辺町に向かうバスを中心とした公共交通の充実をお願いしたい。

○事務局：言われるように、電動キックボードなど新たなモビリティが最近出てきている。

普及度等を見ながら、環境整備としてどのような対策が必要なのかというところについても、道路分野のそういったインフラ側の維持整備を担う部署等とも連携を図りながら研究を進めていきたいと思っている。

また、通学時間帯のバスの充実について、幹線道路以外の若干小規模な高校などは通学環境として難しいというお声をよくお聞きする。少子化による生徒数の大幅な減少がバス路線にも影響が出ているところもある。公共交通の取り組みとしては維持すべきところは維持できるように学校や地域の振興と一緒に考えていきたい。

○見崎委員：14 ページ「(1) 日常生活を支える交通の視点<ギャップの主な要因>③公共交通利便性が十分でない」について、最近の東広島市はコロナの関係もあり行動パターンが多様化しており広範囲にわたる商業施設の点在化によって、これまで地域に集約していた施設利用者が公共交通で移動できず分散してしまっているところがある。市内中心部の街づくりや賑わいづくりとは反した展開となっているという印象があり、利便性が不十分という言葉で要因づけるのはどうなのかなというのはある。

14 ページ「(2) 都市の活力を促す交通の視点<ギャップの主な要因>①計画想定を超える車両の大型化」について、これはどういうことを指しているか。通勤通学時間帯の輸送を考慮して車両は用意してあるが、日中の利用者が少ない時間帯を小型車両に替えていくということになると、車両を1両で済むところ2両抱えるようなことになってくる。

23 ページ「バリアフリーの推進」について。お客様からよくお声をいただくのがバス停にベンチや上屋ができないかということ。交通結節点以外でも、ぜひ歩道に隣接する、関連するバス停でも待合環境を整備するということを含んでいただきたい思いがある。

○事務局：言われる通り、利便性不十分の言葉で要因づけるということはどうなのかということ、計画想定を超える車両の大型化という記載について、内部で改めて整理をさせていただきたい。加えて、バス停の環境整備というところだと思うが、小さなモビリティハブのような拠点となるようなバス停等について、今後どのように改善を図っていくのか、これは道路整備、道路環境も関わってくると思うので、その辺りも考えながら、今後の計画の中に位置づけていけたらと思っている。

○塚井会長：1 点目は、適正化のお話だと思う。立地適正化とは、居住を促進する地域とか核にする地域とかを定めて土地利用を推進するという話で、都市計画の中で、土地利用と交通計画は、両輪なおかつ対立しているもので、ご指摘の通りどこでも開発すると、全て交通を回すという話になるし、かといって、住宅を集めすぎると混雑する。建物から生み出される交通需要に対して道路が不足すると

渋滞になるので、立地適正化を使ってでも、需要を抑え込むというか、集め込むというか、公共交通が成立しやすくするというか。言うのは簡単だがなかなかできないことではあるが。やはりそういう理念は書いてあるが、私も個別ニーズに効率的に対応しましょうという書き方をしてあるのを見てちょっと違和感があって、これを一生懸命やっていると、とにかく需要を一生懸命追いかけて行って、公共か私的か交通手段を普及させましょうというだけの話になってしまうので、都市計画とは整合性が薄いものになる。交通計画としてはこういう風には書きたくないが。そういう意味で、立地適正化に直接言及する必要があるかどうか分からないが、実際問題、ここはちょっとまずいかもしれないというところに関しては集中的に施策を、というような対策は必要かと思う。送迎交通の中でそういう問題を起こしかけているところ、特定の時間帯だけ、特定の小さな施設の周りだけという問題だが、近隣の方からすると、毎日なので負担だったり、事業所の方からしても、どうにかできたらということもある。ご検討いただければ。

○渡瀬委員：電動キックボードが全国的に普及してくると、東広島市は他市と比べても大学生が多く若い世代も多く、バスは最終目的地までは行ってくれないので、ラストワンマイルで電動キックボードを使うというような人も増えてくるのではないかと思った。

○山根委員：「東広島市都市交通マスタープランの改定について」の新しい取り組みについて。④ラストワンマイルの新たなモビリティの確保、⑩共創型経営システム上下分離方式について、現在具体的にイメージされているものを伺いたい。

○事務局：まず共創型経営システム上下分離方式等の検討というところ、仰るとおり広島市が先行してこういった取り組みを検討されているところで、広島広域都市圏を構成する都市として、我々がどのような形で、持続可能な共同経営システムに貢献できるのかしっかり研究していくべきということ踏まえて、今このような形で記載している。よって、具体的に何か独自にということよりは、今はしっかりとその近隣都市圏を取り巻く環境を捉えていくというのが我々のスタンスと考えている。そして、ラストワンマイルの新たなモビリティの確保というところだが、色々なところでこのような小さな交通をどのように組み入れてやっていくのかということを実証実験など取り組まれている。本市においても、例えば企業や大学の中での取り組み、そこに集まっている企業の中で、こういったことができるのではないかとということ、例えば、電動キックボードやグリーンスローモビリティとか、色々なモビリティをどのように結び合わせていくかということでは実証実験をされている。しかしながら、これをコーディネート、マネジメントしていくところの中で、我々としては、直営で何かこれに取り組んでいくというよりは、様々な発想をどのように交通政策

に参加していった繋げていくのかというコーディネート人材を国の支援とご指導をいただきながら確保していく必要があるというところの中で、関連づけて入れている。

- 山根委員：広島市の共同運営システムについては、来年度からの稼働に向けて進めているということになるが、周辺市町から広島市へ乗り入れている路線も対象におそらく加わってくるのだと思うので、そこは周辺市町との調整が今からどのように行われるのかというところがあると思うが、そこも含めて早いタイミングで連携が必要な状況が出る可能性があると思う。
- 坪内委員：労働者から見た東広島市の交通について。東広島駅への接続について。フィーダーを通すのではなく、乗り換え前提で便を充実させることで人員削減、ダイヤの効率化も図れるのではと思っている。外部から東広島市に来られる方を考えれば、東広島駅を中心に、広島大学、西条の街、工業団地に何便か行くというのを充実させてもよいのではと思う。これからの人口動態を考えると、高齢化に対応するという意味でも今回のおまるめ山バスのようなコミュニティバスの充実はよいと思う。
- 佐久間委員：自分は安芸津に住んでいるが、田舎で人、環境はすごく優しいが自分で自由に移動できるかというところがある。民生委員をしているので高齢の方とお話することが多いが、今は移動スーパーが週2回くらい来るが、やはり自分でお店に行って買い物をしたいという声がある。月に1回、2回でも、なんとか買い物に行けるような方法をお願いしたい。
- 片山委員：東広島駅の活用をお願いしたい。黒瀬住民から西条駅に行くより東広島駅のほうに行くほうが便利のような話をきく。黒瀬と東広島駅を繋ぐ便があるとよい。
- 金森代理：先ほど土木学会の話もあったが、東広島市は若い人も多く、今後も局所的にイベントなどで盛り上がっていく街という風に認識している。常に動かすシステムだけのことではなく、それを基盤にイベント時にどういうシステムを動かすのかということも並行して考えていくと普段からの利用者に支障をきたさない運営ができるかと思うので、この機に考えたらよいのかと思った。
- 竹江委員：立地適正化の話があったが、不動産業界の方から伺うと広島市内で一軒家を持ってない方が一軒家を持ちたいということで東広島市に移って来られていたが、土地の価格が高騰しており、市街化調整区域から行動変容というのは進んでいないというのが実情。ユーザーは安い、いいところを探したいということで市化調整区域の部分の開発は今でも多くなっている。併せて、375号線やブルーパールなど大きな道路はあるが、市内に走っている道路がやはり弱いところがある。
- 惣引委員：まず1点目、冒頭に会長の仰ったモビリティ・マネジメントの概念はご指摘の通りで、基本的には、コミュニティの中で、自家用車に過度に依存するという

ことをしないでマネジメントしていこうというものである。これは分野別に言うと、この紫色で示す「持続可能な交通」のひとつのボックスになるのだろうという考えではある。しかしながら、全般にわたり公共交通の果たす役割がいかにあるべきかといった時に、例えば、基盤整備、インフラ側もそういうことを念頭に置いた施策をしようではないかというような意図を持っており、さらに広義に捉えた概念で書き込んではどうかということ協議の中で考えてきた。会長が仰るのは最もだと受け止めるので、これは、表現、用語の使い方ということで、意図を明確にしたいと思っている。

それから、資料のパワーポイントの12ページご覧いただくと、右側に、行政負担の状況ということに記載しているが、実は昨日まで東広島市議会で決算の審議をしており、公共交通を取り巻く環境の厳しさは、議員それぞれに認識をいただいているところだが、経営の視点からは、1人あたり輸送するのにいくらかかっているのかという観点も質疑の中で出てくる。我々とすれば、この公共交通というのは人々の生活に欠かせない「社会インフラ」であるという観点から、これが持続可能なものとなるよう努力を継続すべきだという立場だが、一方で、カラの状態のバスになってもこれを継続するのかといったところが出てくるわけである。そうすると、やはり「利用者あつての公共交通」ということを、地域の皆さんと理解を共にしながら継続していく必要がある。その前提で改めて棒グラフを見ていただくと、青、黄緑、グレーとして、直近、令和3年で5億円の公費負担をしている。いずれも右肩上がりということで、公共交通の不特定多数の乗合事業による、特に青の部分、ここが果たす役割は大変大きいものがあるわけであるが、運輸行政の中では、クロスセクター効果ということで、1つの路線に通勤や通学、通院、買い物みたいなことを賄っており、まさに多目的に公共交通が果たす役割がある。例えば、これが1路線廃止になると、代替手段をいかに確保していくべきかということになって、グラフに示すブルーの領域の一部がグレーの領域に含まれる形と変わり、さらにその額が増えるというところがあると捉えている。これは、運輸局は図解してお示しになっているが、公共交通はそういった意義を持ったものだということを、地域の中でしっかりと話をさせていただくなど、様々な機会を捉えて、今後の持続性をどのように確保すべきかということ啓発しなくてはならない。これを職務として徹底してまいりたいという風に思っている。

○森代理：豪雨災害のこともあったので、防災の視点を入れるのも良いかと思った。

○石井代理：運輸局の立場としては補助金や法改正などの情報があり次第積極的に発信させていただきたいと思うので、そういった面から今後もやり取りさせていただきたい。

○石川委員：電動キックボードについて。これから若い人がどんどん乗っていくということ

になると道路の整備や置くスペースなど必要になってくるかと思うので、これから先そういったことも対応していただければと思う。

- 本藤委員**：この度地域主体のコミュニティバスの運行事業者となったが、小谷地域でおよそ50年間営業している地元事業者として、地域の方と密に話をしながら運行していきたい。
- 井上副会長**：都市部に住宅が集中しているので、それ以外の地域をある程度活性化させていけばそれぞれの交通機関をもっと利用してもらえないかと思う。前の総合計画のときも出ていたと思うが、いつまでに安芸高田道路を目指されるのかと道路面でいえば思った。市内都市部中央巡回線が、今後出てくると思うが、ハード面の将来の計画、取り組みのようなところを組み入れていただければというのが感想である。
- 塚井会長**：その他ご意見いかがか。ないようであれば、「東広島市都市交通マスタープランの改定状況について」、承認されたものとしてよろしいか。なお、承認内容につきまして字句等の微修正が必要となった場合は、会長に一任いただきますようお願いしたい。

報告事項（1）東広島市自動運転・隊列走行BRT検討分科会の検討状況について

- 事務局**： <資料説明>
- 塚井会長**：ご意見等、現状で不安に思えるところなどあったらお願いしたい。内容について国道事務所のほうから補足いただけることがあればお願いしたい。
- 森代理**：ご説明いただいた通りだと思うので、引き続きしっかりと連携を図って進められればと思っている。

報告事項（2）小谷地域公共交通おまるめ山バスの運行開始について

- 事務局**： <資料説明>
- 塚井会長**：ご意見等あればお願いしたい。運行事業者である白市交通より補足があればお願いしたい。
- 本藤委員**：昨日運行開始されたところでまだ手探りなところもあるが、皆様からのお問い合わせは徐々に増えてきている状況なので、今後も地域の皆様と対話しながら取り組んでいきたい。
- 塚井会長**：最後にその他として何かお知らせなどご発言あれば、お願いしたい。バスの事業所の方にお伺いしたいのは、キックボードというのはバス車両に積んでも良いのかという点。自転車と違うところは持ち運べる場所なので、キックボードを車両に積むことができるスペースがあれば、キックボードを置いておく場

所もいないし、ラストワンマイルの話になると、今日お話を伺いながら思っていたが、構成上どうなのかということと、物理的に可能かどうかという2つのお話があるかと思うが、いかがか。即答しかねるような内容であれば、よろしいかと思うが。代行運転の自動車をやめて、近くの駅まで鉄道で行って、キックボードで代行運転をしに行き、帰りもキックボードに乗って、駅まで行って帰るというような運用で、運転手を1人削減して代行運転をしているという都内の例を先月読んだ。鉄道に積むことができるというのはなんとなくわかるが、バスに積むことができるのだろうか。それが成立しているということは事業認可を受けているはずなので、積んでいけないということはないはずだが、おそらく制限はあると思う。もしもそういう運用が可能ならば、それはそれで使い道はある。場合によっては、高校生が通学に使う可能性もある。バスとの組み合わせやもちろん安全面のこともあるが。小さい乗り物というのは色々な可能性があって、他の乗り物と1番違うのは、若干携帯性が良いというところと思われるので、ご留意いただければ。

以上